Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 2470 de 2004

VECINOS DE RINCÓN DE LA BOLSA

Problemática del transporte colectivo

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 2 de junio de 2004

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Víctor Rossi.

MIEMBROS: Señores Representantes Víctor Braccini, Ricardo Castromán Rodríguez, Martha Montaner y Stella M. Tucuna.

INVITADOS: Por la delegación de vecinos de la localidad del Rincón de la Bolsa, señores Luciano Silva, Edil Hugo Poggio y señora Alicia Sánchez.

SEÑOR PRESIDENTE (Rossi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir, por la Comisión del Área Metropolitana de la Junta Departamental de San José, al Edil Hugo Poggio, y por el grupo de vecinos de la zona, a la señora Alicia Sánchez y al señor Luciano Silva.

No es la primera vez que la Comisión recibe a vecinos de la zona para que planteen sus problemas y preocupaciones. En esta oportunidad, vuelven a tener la palabra.

SEÑORA SÁNCHEZ.- En este caso venimos a plantear nuestra preocupación por los problemas aparejados por una especie de convenio o fusión -en realidad, no sé cómo se llama ese acuerdo- entre la empresa CUTCSA y SOLFY S.A; aparentemente, ha habido un problema financiero que llevó a estas dos empresas a unirse. Esta unión lo único que ha hecho es contemplar la situación de ambas empresas, pero no la de los usuarios de los servicios de la zona. Digo esto porque se quitaron servicios y turnos; hay coches que no pasan. Además, los servicios directos y rápidos no cumplen con el objetivo real para el cual fueron creados porque emplean más tiempo en hacer su recorrido que el que insume un servicio normal.

Se han quitado recorridos. Algunos servicios entraban a Monte Grande y a Penino, pero ahora no. Esto ha ocasionado un problema porque la gente en su momento luchó mucho para lograr ese servicio.

Por otra parte, quitar servicios significa estar al margen de una reglamentación, porque no se cumple con la cantidad de pasajeros que debe llevar un ómnibus. Generalmente, como pasa un coche cada tanto, las unidades cargan demasiado pasaje, generándose un riesgo para la seguridad de los pasajeros.

En definitiva, solicitamos que se busque una solución a este problema, intentando que las empresas cumplan con su cometido o se dé alguna alternativa -llamado a licitación, etcétera- para que entre a competir alguna otra empresa que pueda mejorar la calidad del servicio que se presta a los vecinos de Rincón de la Bolsa.

SEÑOR SILVA.- Una de las condiciones para que esta asociación se pudiera llevar a cabo era que la empresa implementara el boleto combinación desde Rincón de la Bolsa hasta Montevideo, debido a que el costo de este recorrido es de $ 21 más los $ 13,5 que se deben pagar en Montevideo. Si multiplicamos esta cifra -$ 34,5- por dos, por la ida y por la vuelta y calculamos el costo de pasaje por mes, advertiremos que prácticamente no existe sueldo que pueda soportarlo, sin que el dinero falte en nuestra propia casa. Creo que esa es una de las condiciones más importantes, teniendo en cuenta que aquí, en Montevideo, por $ 13,50 se puede recorrer, prácticamente, toda la ciudad en un solo ómnibus. Pienso que la distancia que recorren los ómnibus en Montevideo es el doble que la que separa Montevideo de Playa Pascual, que son 32 kilómetros.

SEÑOR POGGIO.- Quisiera aclarar que soy vecino de la zona, pero que también he venido a esta Comisión como Edil del departamento de San José.

El tema del transporte de Rincón de la Bolsa se ha analizado en la Junta Departamental por mucho tiempo. Consideramos que el caso que estamos mencionando es especial y preocupa particularmente a los vecinos porque en esta asociación de las empresas SOLFY S.A. y CUTCSA había un tiempo de prueba, que venció el mes pasado. En ese sentido, recibimos verbalmente alguna comunicación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en cuanto a que había autorizado la realización de esa prueba. Desde el momento en que supimos que se iba a llevar a cabo esta asociación, solicitamos al Ministerio que no fuera definitiva, sino que se diera un tiempo de prueba para ver si se cumplían algunas de las condiciones que mencionaron los vecinos de la zona.

Creo que el punto más importante es que no se ha llevado a cabo la instrumentación del boleto combinación. Esto fue reclamado por algunos vecinos que también conforman una Comisión, la cual funciona permanentemente en Rincón de la Bolsa. Estos vecinos no pudieron venir en el día de hoy a esta Comisión, pero ellos querían referirse, especialmente, al tema del boleto combinación con Montevideo y a la creación de alguna línea local, tal como ocurría en Colonia, que se pagaba un boleto de $ 5,50, y en algunos otros departamentos en los que se abonaba otro de $ 6,50. Eso quedó a cargo de la Intendencia Municipal de San José y se están haciendo los pliegos de condiciones para la licitación.

Por lo que se ha estado informando, estas empresas también participarían de la licitación; esta es una de las cosas que nos preocupa, ya que si no cumplieron con algunas condiciones que se le exigieron en un período especial de prueba, tampoco van a cumplir con lo que establezca la licitación, que está destinada al funcionamiento de una línea local. Esto nos preocupa, porque han pasado tres meses y se sigue esperando.

Entre otras cosas, los vecinos están preocupados, como también lo está el representante de la Comisión que he mencionado -quien hoy no se encuentra presente, por lo que voy a tratar de acercar a los señores Diputados la principal inquietud de ese grupo-, por el hecho de que esto funcione como un monopolio, ya que estaban autorizadas dos líneas para Rincón de la Bolsa, pero a raíz de esta asociación comercial y de funcionamiento, la zona quedaría asistida solo con una línea de ómnibus. Pensando en el caso de que esto quedara implantado de forma definitiva y no temporal, hemos hablado con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para saber cómo se podría hacer para que entrara otra línea a Rincón de la Bolsa. Y aunque no se trata de una información oficial, escrita, sabemos con certeza, a raíz de que los Directivos nos han llamado, que hay otra empresa interesada. Por lo tanto, queremos saber en qué situación legal quedaríamos y cuál sería el camino a seguir para exigir que haya dos líneas en Rincón de la Bolsa, para no ser prisioneros de algo que está continuamente en el tapete, que es el manejo monopólico de las líneas de transporte, que todos sabemos que son de la población y que usan en concesión las empresas privadas. Creo que en eso los señores Diputados también nos pueden ayudar.

Los señores Diputados recordarán que también hemos venido en otras oportunidades para referirnos al boleto estudiantil, con el cual no se cuenta en la zona. El boleto para circular dentro de Rincón de la Bolsa, que tiene 11 kilómetros de extensión, sigue saliendo más caro que viajar a Libertad, para lo cual se debe recorrer el triple de kilometraje. Podemos buscar antecedentes de todo lo que se ha acercado a esta Comisión en otras oportunidades sobre esa problemática.

En esta ocasión, debido a que el tiempo apremia, estamos más interesados en que se tenga en cuenta la preocupación de los vecinos, debido a que se recortaron completamente los servicios a barrios que se encuentran alejados y que tenían solo dos ómnibus por día; en algunos otros se ha reducido el servicio de dos a un ómnibus por día. Como se podrán dar cuenta, eso afecta tanto a quien trabaja como a los estudiantes. Además, no son barrios que tengan fácil acceso a los centros de estudio, por las lluvias, porque los caminos son malos y no se cuenta siquiera con una vereda. No se puede circular cómoda ni seguramente, en bicicleta ni a pie. Las únicas salidas que tienen esas zonas -como sucede en Monte Grande- son transitadas por camiones de carga y con zorra, durante todo el día, con la consiguiente peligrosidad que eso supone. Una ciclovía sería mucho pedir, pero alguna de estas zonas debería ser transitable con cierta seguridad a pie o en bicicleta.

SEÑORA SÁNCHEZ.- Lo que me preocupa sobremanera es que en los horarios de la mañana y en la tardecita -cuando la gente sale a trabajar y al regreso- los ómnibus viajan con mayor carga de la aconsejable, y ni qué hablar de la falta de higiene en que se encuentran. Este problema de la sobrecarga se ve muy agudizado en el servicio directo que sale a la hora 8 y 10 u 8 y 15 desde Playa Pascual hacia Montevideo; llega a cargar hasta noventa personas, todas apretadas. Viajo todos los días y puedo asegurar que deja gente en el camino, por ejemplo, a la altura del kilómetro 24, en ISUSA. Me llama la atención porque veo que suben inspectores -no sé si del Ministerio de Transporte y Obras Públicas-, pero no sé qué se controla. Me preocupa muchísimo la seguridad de quienes viajamos en esas condiciones.

Después de la hora 16, a la altura de Uruguay y Arenal Grande, los coches vienen absolutamente completos y queda gente por el camino, por ejemplo, en Paso Molino.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuál es la frecuencia del servicio de SOLFY y de la línea 227?

SEÑORA SÁNCHEZ.- Las frecuencias han cambiado; hicieron varias emisiones con los horarios. El problema es que no todos los días se cumple con los horarios. Si el servicio de CUTCSA no sale, entonces se juntan dos coches y ahí empiezan los problemas. No puedo decirle que salgan cada media hora ni cada quince minutos; a veces cumplen. Pero deberían cumplir siempre. No puede ser que todos los días esto se convierta en un acertijo.

SEÑOR SILVA.- Hoy, delante del ómnibus en el que vine, iba un SOLFY y cinco minutos antes de llegar a la parada pasó un ómnibus de CUTCSA. Quiere decir que en cinco minutos en la parada uno podía cruzarse con tres ómnibus diferentes. El de adelante era un servicio rápido, y como la distancia entre rápidos es bastante, todos se agolpan en la parada para ver si pueden pararlo. Ese ómnibus ya venía lleno; el de atrás iba vacío. Prácticamente vino hasta Montevideo con asientos vacíos. Y en el camino nos cruzamos con otro ómnibus que estaba haciendo exactamente el mismo recorrido. Cinco minutos adelante iba otro más.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por lo que usted dice, la frecuencia es alta.

SEÑOR SILVA.- No es que sea alta. No la cumplen: salen antes o salen después y se terminan juntando.

SEÑOR POGGIO.- Para ilustrar a la Comisión sobre el tema de los horarios, puedo dar un ejemplo. En el Paso Molino, una persona esperaba el ómnibus para regresar y la frecuencia era de tres por hora. Era muy difícil que tuviera que esperar el segundo ómnibus. Pero por el desarreglo que hay en el recorrido -entre otras cosas-, ahora hay personas que no pueden tomar un ómnibus a veces en un lapso de una hora y veinte o dos horas, por estar completos.

Por otra parte, la empresa CUTCSA hace un recorrido que en algunas zonas dista veinte cuadras del recorrido original de SOLFY. Eso también debería contemplarse. Cuando uno presta oídos a la preocupación de la gente, se entera de que en el Paso Molino pasan tres ómnibus que coinciden al pasar por Agraciada, pero a pocas cuadras de allí uno toma Simón Martínez y el otro Santa Lucía; en algunos lugares los recorridos son convergentes, pero en otros distan bastante uno de otro. Si uno no para, para tomar el siguiente, el de la otra compañía, la persona tiene que ir corriendo esas cuadras para llegar veinte minutos después. De no llegar a tiempo, tiene que volver para atrás, para tomar el tercero.

Hemos entregado material dando cuenta de todas estas carencias al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que está haciendo un seguimiento. En un caso de asociación definitiva, habría que unificar los recorridos; hasta determinada hora de la mañana tendría que hacerse por tal lado o por tal otro. Es muy cierto que han hecho un buen folleto, prácticamente un manual. Pero si no se anda con esa partitura, nadie puede acordarse de memoria todos los horarios y cuál va por un lado y cuál por otro. Cuando quedó un montón de gente a pie en Simón Martínez, si el otro ómnibus no para -porque no es gente que esté en condiciones de correr-, se da la situación referida por el señor Silva: uno va completo y el otro vacío

Entonces, en la práctica pasa eso: el que viene lleno y levantando a todo el mundo es alcanzado por el ómnibus que salió veinte minutos después y que viene vacío, dejando mucha gente a pie porque vino por otro camino.

Además, se dejó de inspeccionar el horario de llegada

SEÑOR PRESIDENTE.- Ustedes hicieron gestiones acerca de todo esto frente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. ¿En qué situación se encuentran?

SEÑOR POGGIO.- Se nos ha dicho que se está haciendo una evaluación a través de consultas a la gente en las paradas. Pero el tiempo de prueba terminó el mes pasado y la decisión la debe tomar prontamente el Ministerio. La gente no está de acuerdo porque no ha visto controles ni evaluaciones de las cuales surjan estadísticas para arribar a una conclusión final. En realidad, no haría falta otro incumplimiento porque el boleto combinación con Montevideo no se ha instrumentado. Si estas empresas se van a presentar para prestar un servicio interno, debemos tomar en cuenta estos antecedentes.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Es preocupante lo que han planteado los vecinos. Seguramente, esta Comisión tomará cartas en el asunto, tratando de averiguar más con el Director Nacional de Transporte. Hay cosas que nos sorprenden aunque este tema no es nuevo. Aclaro que la denuncia que han realizado -porque es una denuncia- quedará en la versión taquigráfica.

También nos preocupa el costo del boleto que, por razones que todos conocemos, la semana que viene va a subir. Rápidamente saqué la cuenta de que si una persona usa veinticinco pasajes de ida y vuelta, en el mes insume $ 1.700.

SEÑOR SILVA.- El mínimo que traen los abonos son cuarenta pasajes.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- ¿Cuanto tiempo hace que las empresas CUTCSA y SOLFY prestan este servicio?

SEÑORA SÁNCHEZ.- La última vez que saqué abono fue en diciembre porque en enero y febrero ya se venía todo este problema, y no sabíamos lo que iba a pasar.

En las ventanillas nos vendían los boletos y antes se podía reservar el asiento. Ahora tampoco tenemos esto; no podemos reservar asiento y no conviene pagar $ 900 con solo un 10% de descuento. Me pareció que el sistema no era bueno; las cuentas no me daban.

En lo que me es particular, agradezco todo lo que puedan hacer por Rincón de la Bolsa, que también es un área metropolitana.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hay un decreto del Poder Ejecutivo y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que se denomina de racionalización. Fue una respuesta a la crisis general que repercutió en el transporte y que se reflejó en una disminución realmente histórica en la venta de pasajes en todo el país, pero fundamentalmente en la zona urbana de Montevideo y en el área suburbana. Así surgió una primera experiencia. Por este decreto se habilitaba a coordinar las frecuencias entre las distintas empresas otrora competidoras. Con el correr de los meses se pasó a una verdadera integración de la actividad económica. Las empresas siguen siendo empresas separadas, pero cada una de las líneas tiene una dirección común. Por ejemplo, a la coordinación entre las empresas que cumplen los servicios a Punta del Este se le llama "el pool". Esta es una práctica que fue fruto de la crisis, pero que de a poco se ha ido consolidando. Indudablemente, en vez de que las empresas compitan, se trata de mejorar los servicios para captar los pasajeros. De esta forma, ahora están ofreciendo un servicio común con el mercado asegurado, racionalizando o estableciendo las medidas del servicio de acuerdo con la demanda y con los resultados que la misma genere. Entonces, de la competencia regulada que existía antes, se ha pasado en los hechos a un solo servicio, porque quienes dirigen el tránsito lo hacen desde una cabeza común, por más que existan dos -como en este caso- o más empresas

Esta es una política que el Ministerio estará evaluando. A nosotros nos parece que tiene algunos riesgos. Inclusive, que no coincide con la filosofía que el Ministerio de Transporte ha desarrollado en cuanto a la necesidad de competencia.

A eso se le agrega un segundo problema que ustedes conocen desde hace muchos años y que hace al área metropolitana. Es caprichoso que exista una división artificial entre el transporte urbano de Montevideo y el del área inmediatamente después del cinturón. Esa división se fijó a través de un decreto que dispuso la creación de las líneas 227 -antes era 127-, 230 de Canelones, 275, etcétera. Quizás, en su momento, en el setenta y pico, cuando se emitió esa resolución, podía tener algún sentido en cuanto a la reestructura. Pero ahora no, porque se borraron los límites departamentales. Entonces, no tiene objeto que hasta la Barra haya un determinado servicio que no puede atender Delta del Tigre y demás. Inclusive, la gente se ve obligada a ir caminando o en bicicleta para tomar el 495 o el 127 del otro lado. Además, por cinco o seis cuadras hay una diferencia tarifaria sustancial.

Esto es un problema que no se ha podido resolver desde hace muchos años. Es más, está relacionado con las famosas combinaciones. Estas no son posibles sin eliminar ese decreto y sin establecer un sistema de transporte para el área metropolitana. Por más que ustedes lo reclamen y que alguien les dé alguna expectativa, esto no es posible porque la norma no lo autoriza

También las empresas defienden su zona de influencia. Tal como sucedió en Delta del Tigre, en Camino Maldonado los ómnibus urbanos llegan hasta el kilómetro 21 -la parada siguiente queda a más de diez cuadras- y no se permite pasar a la línea 109 hacia el otro lado. Una vez que se había logrado coordinar entre las Intendencias de Montevideo, Canelones y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que esta línea pasara, COPSA presentó un recurso procurando que se cumpliera la norma. Sin una reestructura general estos serían pasajeros que la empresa perdería.

Algo parecido pasa en este caso. Recuerdo que en una oportunidad yo estaba en la Intendencia Municipal de Montevideo y fuimos a Rincón de la Bolsa a proponer un sistema de combinaciones con ómnibus locales. El Intendente del departamento de San José del año 1992 o 1993 -que, casualmente es la misma persona que ocupa el cargo ahora- prácticamente nos echó. Salió malísimo porque en realidad parecía un reclamo que las Intendencias departamentales reivindicaran el derecho o la obligación que la Constitución les da de preocuparse por los servicios que se prestan a sus ciudadanos. Y esa es una responsabilidad de las Intendencias de Montevideo, San José y Canelones que, en este aspecto, han cedido exclusivamente la responsabilidad al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Hay problemas que son grandes para los vecinos, pero son chicos para el Ministerio en su conjunto. Por eso existen Intendencias Municipales que tienen que complementar la acción del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. |El tema planteado es complejo. La última reforma constitucional habilitó lo que antes no estaba previsto, es decir, la posibilidad de establecer coordinaciones entre las distintas Intendencias y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero tampoco se ha concretado. Lo que sí se puede hacer -y puede tener respuesta-, es un requerimiento a las empresas y a la Dirección Nacional de Transporte para que se tomen medidas para reforzar los servicios en las horas pico y se devuelvan algunos servicios para los barrios que quedan aislados.

Creo que es posible incidir para que se tomen esas medidas ante el reclamo de los vecinos, lo cual sería más sencillo que las licitaciones de servicios locales, que terminarán haciendo todavía más compleja la situación. Me parece que si a las empresas les están faltando pasajeros, ellas mismas deberían asumir la responsabilidad de atender a los barrios más alejados y no permitir que más oferta se incorporara a competir por los mismos boletos, porque la población no va a aumentar.

Pero -como dijo muy bien el señor Diputado Castromán Rodríguez- será cuestión de conversar con la Dirección Nacional de Transporte e, inclusive, con las propias empresas. Podríamos hacer contacto con CUTCSA y SOLFY para trasladarles que ustedes están denunciando una situación que queremos que se corrija.

SEÑORA SÁNCHEZ.- Si bien lo expuesto es un problema en el correr de la semana, es decir, en los días de trabajo, los sábados y domingos me gusta salir a pasear y no tengo bicicleta ni monopatín, así que tengo que viajar en ómnibus. No les puedo contar los problemas que se suscitan los fines de semana para viajar, porque obviamente la frecuencia de los servicios disminuye drásticamente si la comparamos con la de los días hábiles. Los ómnibus salen, pero no se cumple con los horarios ni con los recorridos; por lo tanto, cuando salgo no sé a qué hora voy a volver.

Lo que dijo el señor Presidente en cuanto a los costos de los boletos es bien cierto. Del kilómetro 27.800 al 28 hay una parada, pero yo me camino esos doscientos metros porque desde el kilómetro 28 el boleto sale $ 11 para Playa Pascual y del otro lado, $ 15. Me apena ver a la gente del Delta, que tiene que caminar más de dos kilómetros con niños chicos, pasando por ese puente para pagar un boleto de $ 13,50 en La Barra.

Rincón de la Bolsa se está poniendo muy difícil.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ustedes saben que no fue siempre así. Hubo momentos en que los servicios llegaban al fondo del Delta. Quiere decir que esto fue la consecuencia de una reestructura que, en su momento, se habrá justificado, pero que hoy ha sido, por lo menos, superada por la vida. Es necesario hacer otra racionalización, con un criterio que no solo cuide la economía de las empresas -lo que es imprescindible porque, si no, no hay servicio que pueda funcionar-, sino que también incorpore el otro aspecto de la ecuación, el social. Precisamente, el servicio público de pasajeros tiene que ser regulado por las autoridades porque tiene que ofrecer la posibilidad de viajar a los vecinos más alejados. No hay duda de que donde está la concentración de vecinos va a haber transporte siempre, regulado o no regulado; el problema es que llegue a las zonas más alejadas.

SEÑORA SÁNCHEZ.- Parece que esto se debe a una deuda que había entre SOLFY y CUTCSA, pero no se contempló a los vecinos, que son muchos más que los que están involucrados en las empresas.

SEÑOR POGGIO.- Veo que el señor Presidente conoce esta situación. Hay que tener en cuenta que también hay casos que no son como el de la señora Sánchez, que camina por $ 2 o $ 3 de diferencia. La gente del Delta camina un kilómetro o dos para llegar al puente de La Barra porque allí se toman un ómnibus que recorre todo Montevideo por $ 13,50, pero si se toman el ómnibus en su barrio, para venir a Montevideo tienen que gastar, por lo menos, $ 20 más los $ 13,50, y hay personas que para ganar $ 20 pesos trabajan dos horas. Entonces, caminan dos horas o menos y no es un mal negocio.

Por otro lado, además de los problemas que todos conocemos que tiene un trabajador para disponer todos los días de un poco más de $ 40 para el boleto -ese es el costo de un solo ómnibus de Playa Pascual-, se debe volver rehén de un abono, en vez de resultarle una comodidad o un ahorro. Comprar cincuenta boletos día a día tiene un costo de $ 1.000, mientras que el abono para cincuenta boletos asciende a $ 900, es decir que el descuento es de alrededor de un 5%. O sea que los trabajadores están de rehenes y las empresas lo saben, porque si no los compran todos juntos, algún día les va a faltar la plata para ir a trabajar. Me parece que es otro abuso que se está cometiendo porque, por ejemplo, en el caso de los estacionamientos, una hora tiene un precio, todo el día, otro, y el costo va bajando de acuerdo con el tiempo que se emplee el servicio. En un tiempo en que las empresas no estaban tan seguras, el boleto tenía un 40% de descuento, pero en el corto plazo se ha ido reduciendo hasta llegar a los porcentajes en que se encuentra hoy. En cualquier momento pueden darse el lujo de cobrarlo más caro, y más si llega a haber un monopolio, como hay, de hecho, aunque no en los papeles.

SEÑOR SILVA.- Respecto a este tema, considero que el descuento debería ser mayor, considerando que el usuario, desde principio de mes, está asegurando a la empresa que va a hacer uso de sus servicios durante todo el mes. Es decir que la empresa es la que se está beneficiando, no el usuario.

Me gustaría saber cómo acceder a toda la normativa de delimitación de Montevideo, área metropolitana, etcétera, para saber cuáles son los criterios que se aplican con respecto a los trasbordos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como el señor Silva es suplente de Edil, puede obtener esa información en la Junta Departamental de San José y, si no, en la Intendencia Municipal de dicho departamento.

SEÑOR POGGIO.- Tenemos mucho material. El señor Silva, aparte de ser suplente de Edil, es vecino del área metropolitana; le vamos a hacer llegar lo que podamos.

Como sabrán, el Plenario Interjuntas está constituido por cuatro departamentos, incluyendo Florida y Canelones y nos gustaría invitar a un representante de Montevideo. Como esta es una preocupación que concierne a dos departamentos, los restantes se disculparon porque no podían venir, pero vamos a hacer llegar el material a la Comisión del Área Metropolitana del Plenario Interjuntas y también nos vamos a hacer cargo del pedido del señor Silva porque tenemos mucho material y hemos venido varias veces a esta Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a esta delegación su concurrencia y vamos a procurar efectuar alguna comunicación que ayude en lo que ha demandado.

SEÑOR POGGIO.- Quiero agradecer especialmente a la Comisión por el trato que hemos recibido y por el tiempo que nos ha brindado.

Además, quisiera que se nos hiciera llegar una copia de la versión taquigráfica de esta sesión para agregarla al material que tenemos sobre este aspecto y sobre otros relativos al transporte de Rincón de la Bolsa.